ALEGACIONES AL PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA

Asociación de ciclistas Biciescuela Granada
CIF: G19514363
http://biciescuelagranada.blogspot.com
biciescuelagranada@hotmail.com
Tel: 654 11 46 86

Granada, 12 de septiembre de 2013

INDICE

1. PROMOCIÓN DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE URBANO (pág. 3)

2. CRITERIOS DE CALIDAD PARA VÍAS CICLISTAS URBANAS Y METROPOLITANAS (pág. 4)

3. PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA EN GRANADA Y SU ÁREA METROPOLITANA (pág. 7)

1. PROMOCIÓN DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE URBANO

La Consejería de Fomento, mediante el Plan Andaluz de la Bicicleta, no está acertando en la forma de integrar en la ciudad a la bicicleta como medio de transporte. Dicho Plan es una apuesta por una política para la promoción de la bicicleta obsoleta basada, exclusivamente, en la construcción de carriles bici y aceras bici. Por los resultados cosechados tras aplicar este tipo de políticas en ciudades como Sevilla, u otras del Estado Español, podemos decir que es insostenible desde el punto de vista social, ambiental y económico:

1. **No reducirá los desplazamientos en automóvil**. Según el Ayuntamiento de Sevilla (2010)[1], el 75% de los desplazamientos en bicicleta registrados en esta ciudad ya se realizaban de forma sostenible (a pie, en bici o en bus) antes de la construcción de la red urbana de aceras-bici. El 21,44% se desplazaba en coche (si estimamos que los desplazamientos en bici alcanzados son el 5% del total), significa que tan solo se ha reducido en un 1%[2] el número de desplazamientos en coche realizados en esta ciudad y, probablemente, haya sido la peatonalización y la eliminación de aparcamientos en superficie del centro (y no el carril bici) la principal causa.

2. **Duplicará innecesariamente el viario urbano**. Se trata de una apuesta obsoleta basada en la cultura del cemento y en la segregación en el espacio público. La calzada urbana está perfectamente preparada para hacer uso de la bicicleta como medio de transporte y no es necesario duplicar el viario urbano.

3. **Eliminará el derecho de los ciclistas a circular por la calzada**[3]. Encauzará su movilidad hacia vías que no sirven para circular con seguridad a más de 10 Km/h. Ni los datos de siniestralidad[4], ni ningún análisis técnico objetivo[5] justifica la segregación ciclista en el tráfico urbano, sino todo lo contrario: hay informes objetivos y suficientes accidentes mortales que alertan sobre la multiplicación de la probabilidad de sufrir un accidente grave al circular por un carril bici. La segregación ciclista, además de considerar a la bicicleta como un estorbo para el tráfico, se basa en miedos y prejuicios sobre la seguridad ciclista.

4. **No conseguirá que el 15% de los desplazamientos urbanos se realice en bicicleta** porque las vías ciclistas urbanas previstas (acera bici y carril bici de doble sentido de circulación con 1.2 m de ancho por sentido) no pueden albergar esta intensidad ciclista, salvo que permanezcan colapsadas.

5. **Pondrá en peligro la amplia cultura peatonal de nuestras ciudades**, tal y como ha ocurrido en Sevilla (donde las vías ciclistas están a cota de acera) o en Vitoria (donde -tras la

---

1 España. Ayuntamiento de Sevilla. *Estudio sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla*. Sevilla, enero de 2010. Disponible en internet: http://www.sevilla.org/sevillaenbici/pdf/Investigacion%20Uso%20Bicicletas%20Ene-2010.pdf [consulta 15 de enero de 2013]

2 ENEKO ASTIGARRAGA, *Reparto modal ¿realidad o ficción?*, 11 de febrero de 2011. Disponible en internet:http://bicicletasciudadesviajes.blogspot.com.es/2011/02/cambio-modal-realidad-o-ficcion.html [consulta: 8 de septiembre de 2013]

3 El artículo 36.1 del Reglamento General de Circulación, así como la mayoría de las Ordenanzas Municipales de Circulación de Bicicletas (por ejemplo, artículo 35 de la Ordenanza Municipal de Sevilla), prohíben el uso de la bici por la calzada de calles con vía ciclista.

4 DGT, *Accidentes de tráfico en zona urbana en España 2010*, pág. 29. Disponible en internet: http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/es/seguridad_vial/estadistica/publicaciones/accidentes_urbana/accidentes_trafico005.pdf [consulta 10 marzo 2013]

5 JOHN FRANKLIN, *Cycle path safety: a summary of research*. Disponible en internet: http://www.cyclecraft.co.uk/digest/research.html [consulta 20 de enero de 2013]

construcción de una red de carriles bici- el 68%[6] de los ciclistas se desplaza por la acera). Incita a los nuevos ciclistas atraídos por estas políticas a invadir la acera cuando su trayectoria no coincide con el carril bici, no solo porque la infraestructura ciclista esté situada en la propia acera (o a cota de acera) o porque le ubica en un lugar donde no es posible integrarse en la calzada para escoger otra trayectoria (*"las vías ciclistas con circulación ciclista en ambos sentidos, tienden a fomentar una lógica peatonal del ciclista y alejarlo de la lógica circulatoria normal"*[7]), sino porque, además, el ciclista sigue sin saber lo más básico: cómo conducir su bicicleta por la calzada con seguridad y autonomía (incluso en las calles con tráfico calmado). La movilidad peatonal en nuestras ciudades debe gozar de un especial cuidado, no podemos permitir que las aceras se conviertan en un lugar para la circulación ciclista: "*las aceras no son exclusivamente un espacio para un tránsito peatonal ordenado, lineal y de velocidades regulares, sino también un espacio de convivencia, juego, conversación y estancia, con cambios de trayectoria transversales, paradas indiscriminadas y giros no previsibles, en el que la circulación de bicicletas resulta perturbadora y generadora de conflictos y accidentes"*[8].

6. **No creará empleo.** La educación es mucho más rentable que la infraestructura[9] y, sin embargo, hacia esto último es donde se destina todo el presupuesto. Con lo que cuesta tan solo 1 Km de carril bici (250.000 euros) se podría dar empleo durante un año a 20 instructores para enseñar a conducir la bicicleta de forma segura y autónoma por la infraestructura existente (la calzada) a 5.000 alumnos de la ESO y a 15.000 mayores de 16 años. La implantación del método de formación ciclista Bikeability (desarrollado por el Ministerio de Transportes del Reino Unido) ha funcionado con éxito en el Hospital Universitario Virgen de las Nieves de Granada donde se ha logrado que más del 5% de su plantilla se desplace en bicicleta con seguridad y autonomía por la calzada (el mismo porcentaje que el obtenido en Sevilla con 120 Km de carril bici). Las políticas basadas en la construcción de carriles bici y aceras bici urbanos consideran a los ciclistas como personas incapaces de gestionar su propia conducción y les inducen a delegar su seguridad en un carril bici que no sirve para circular a más de 10 Km/h. Estas políticas adoptan un papel de sobreprotección de los ciclistas que genera una cultura miedosa, irresponsable que desestima la necesidad de aprender a conducir con seguridad y autonomía por la calzada y que, cuando acaba la vía ciclista o escoge otro itinerario, invade la acera para continuar su desplazamiento.

2. CRITERIOS DE CALIDAD PARA LAS VÍAS CICLISTAS URBANAS Y METROPOLITANAS

2.1. Vías ciclistas urbanas

Las vías ciclistas urbanas escogidas por el Plan Andaluz de la Bicicleta son carriles bici y aceras bici de doble sentido de circulación. Estas vías no sirven para circular con seguridad a más de 10Km/h porque:

---

6 G. Rondinella y B. Muñoz López, *Movilidad de los vitorianos y su relación con la bicicleta*.TRANSyT - Centro de Investigación del Transporte Universidad Politécnica de Madrid para el Ayuntamiento de Vitoria. Disponible en internet: http://transbici.files.wordpress.com/2012/10/3_movilidad-de-los-vitorianos-y-su-relacic3b3n-con-la-bicicleta.pdf [Consulta: 23 de mayo de 2013]

7 ALFONSO SANZ, "Viandantes y ciclistas atravesando la cortina de humo verde" en *Ingeniería y territorio*, nº. 86, 2009 , págs. 50-57

8 ANDANDO (foro de organizaciones peatonales), *Aportaciones de ANDANDO a la reforma del Reglamento General de Circulación.* Disponible en internet: http://es.scribd.com/doc/53209419/APORTACIONES-ANDANDO-A-LA-REFORMA-DEL-REGLAMENTO-GENERAL-DE-CIRCULACION [consulta 15 de julio de 2012]

9 enbicipormadrid.es , 26 de noviembre de 2012. Disponible en internet: http://www.enbicipormadrid.es/2012/11/se-buscan-cinco-colegios-de-secundaria.html [consulta 30 de noviembre de 2012]

1. no permiten a los ciclistas tener distancias laterales de seguridad adecuadas respecto a vehículos en circulación, vehículos estacionados y mobiliario urbano, lo cual reduce la visión del entorno impidiendo al ciclista anticiparse a los riesgos.

2. ubican al ciclista donde habitualmente aparecen obstáculos y le impiden esquivarlos de forma óptima.

3. no permiten al ciclista gestionar su seguridad cuando le adelanta un vehículo por la calzada contigua porque la distancia lateral de seguridad entre ambas vías es inexsitente.

4. hacen menos visible al ciclista en las intersecciones ubicándole en los ángulos muertos del resto de conductores multiplicando la probabilidad de sufrir un atropello.

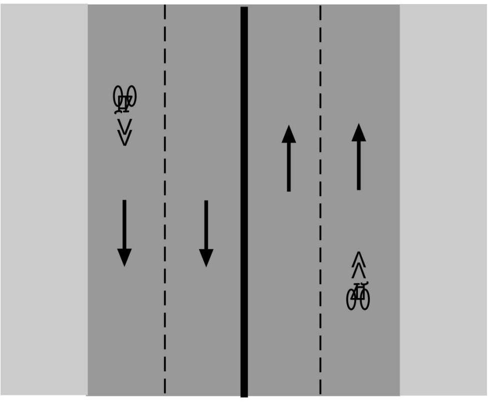
5. son estrechos para albergar cierta densidad de ciclistas. Inviables para que el 15% de los desplazamientos urbanos se realice en bicicleta.

6. atraviesan zonas de aglomeración y seguridad peatonal y hacen más compleja la interacción entre ciclistas y peatones.

7. tienen giros bruscos, más intersecciones y trayectos tortuosos y largos, especialmente cuando se diseñan desviando la trayectoria invadiendo la acera para evitar la multiplicación de los riesgos que estas vías introducen en las intersecciones. Cuando estos riesgos son corregidos añadiendo un semáforo adelantado para ciclistas, se duplican los tiempos de espera.

Nuestra propuesta para la señalización de vías ciclistas urbanas es la siguiente:

VÍAS LÍMITE 50 Km/h CON CARRIL DERECHO
PREFERENTE PARA BICICLETAS



2.2. Vías ciclistas metropolitanas

Las vias ciclistas metropolitanas tienen una función adecuada para mejorar la accesibilidad ciclista en este área. Sin embargo, las vías ciclistas metropolitanas escogidas por el Plan Andaluz de la Bicicleta son carriles bici y aceras bici de doble sentido de circulación. Estas vías no sirven para ser utilizadas de forma inclusiva por todo tipo de ciclistas y de usos, ni para circular con seguridad a más de 10Km/h porque:

1. No permiten a los ciclistas tener distancias laterales de seguridad adecuadas respecto a vehículos en circulación, otros ciclistas y las separaciones físicas con la calzada.

2. No permiten al ciclista gestionar su seguridad cuando le adelanta un vehículo por la calzada contigua porque la distancia lateral de seguridad entre ambas vías es inexsitente.

3. Hacen menos visible al ciclista en las salidas de las carreteras ubicándole en los ángulos muertos del resto de conductores multiplicando la probabilidad de sufrir un atropello.

4. Son estrechos para albergar cierta densidad de ciclistas, especialmente negativas para ciclistas deportivos que circulan en pelotón.

5. El doble sentido de circulación y su diseño de punto a punto dificultan la accesibilidad hacia otros destinos. No permiten escoger otros itinerarios y carreteras de forma óptima, dificultan la integración adecuada del ciclista en el tráfico.

Nuestra propuesta para las vías ciclistas metropolitanas es el ARCÉN BICI:

- De un único sentido, uno a cada lado de la carretera. De esta manera el ciclista puede salir de la carretera y escoger de forma óptima otros itinerarios y caminos.

- A cota de calzada y sin separación física. De esta manera el ciclista puede esquivar obstáculos, realizar adelantamientos, rebasar a peatones u otros vehículos lentos o circular en pelotón invadiendo parte de la calzada.

- De una anchura igual o mayor a 2 metros. Cuando hay una vía ciclista adosada a una carretera, al ser otro carril específico, el resto de conductores no realizan maniobras de adelantamiento para dejar 1.5 metros de distancia lateral, sino que realizan un rebasamiento sin desplazarse hacia su izquierda. Por este motivo el arcén-bici debe tener una anchura suficiente para que la distancia lateral de seguridad en el rebasamiento sea la óptima. Un arcén-bici de un solo sentido de circulación, de 2 (o más) metros de ancho, situado a cota de calzada y junto a ésta proporciona una distancia lateral de seguridad de 1.5 metros en los rebasamientos.

En caso de no disponer de espacio para estos arcenes en las vías interurbanas de tráfico intenso, se deberá señalizar claramente la distancia mínima de seguridad en los adelantamientos a ciclistas.

3. PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA EN GRANADA Y SU ÁREA METROPOLITANA

El Plan Andaluz de la Bicicleta no se adecúa a las características propias de cada ciudad y área metropolitana, sino que aplica un único modelo, el sevillano, para todas ellas. Por este motivo las soluciones adoptadas no son las más idóneas.

En primer lugar, una de las características más importantes de la ciudad de Granada es que tan solo el 19% de los desplazamientos se realizan en coche (PMUS Granada, 2013)[10], un dato incluso mejor que el de Freiburg (su ciudad hermanada en Alemania de igual tamaño) donde, aunque el 27% se realizan en bicicleta, el 30% se hacen en vehículo a motor (PAU NOY, 2011)[11]. **La ciudad de Granada todavía mantiene una importante cultura peatonal, el 53% de los desplazamientos se realizan a pie** (PMUS Granada, 2013).

En segundo lugar, en los últimos años **el uso de la bicicleta como medio de transporte ha crecido exponencialmente, sin ningún accidente urbano de gravedad en la calzada** (PMUS Granada, 2013) **y sin ninguna política pública de promoción ciclista**. Los ghettos ciclistas, deportivo o ecologista, han desaparecido. La bici ya no entiende de usos, sexos, edades, profesiones o clases sociales. La normalidad en cualquier estación del año es un hecho. Un dato de referencia es que hace 10 años había muy pocas tiendas-taller de bicicletas y, actualmente, hay 30 (9 de ellas en los municipios del cinturón metropolitano). No existen datos serios sobre el número de desplazamientos en bicicleta, salvo los del Estudio de Movilidad de la Universidad de Granada (según el cual, el 6% de la toda la comunidad universitaria se desplaza en bicicleta)[12]. Si un dia cualquiera observamos el tráfico en la Gran Vía de Colón (la calle principal que atraviesa el centro de la ciudad) podemos decir que pasan más de 2 ciclistas por minuto en cualquier momento del día.

En tercer lugar, durante los últimos años el *boom* inmobiliario ejerció una gran presión sobre el territorio alrededor de la ciudad de Granada. Se crearon nuevos núcleos residenciales. Los antiguos pequeños municipios fueron convertidos en pueblos dormitorio. El coche se hizo necesario para ir a cualquier sitio. En este contexto la ciudad de Granada (250.000 hab.) ejerce una centralidad muy intensa en cuanto a desplazamientos sobre el área metropolitana (300.000 hab.). El 78% de los

10 Aprobación definitiva del PMUS de Granada por el Pleno del Ayuntamiento de Granada de 22 de febrero de 2013. Disponible en internet: http://www.movilidadgranada.com/cieu/descargalo.php [consulta 15 mayo 2013]

11 PAU NOY, "Freiburg, una gran trayectoria de movilidad sostenible, saludable y segura" en *Semana de la movilidad sostenible y segura*. DGT, Madrid, 21 de septiembre de 2010. Disponible en internet: http://www.canarias.ccoo.es/comunes/recursos/13/doc47391_Buenas_practicas_de_movilidad_en_Freiburg_%28Alemania%29.pdf [consulta 15 de mayo de 2013]

12 BLANCO HOUSTON, J.P. *Estudio de Movilidad de la Universidad de Granada*, Vicerrectorado de Calidad Ambiental, Bienestar y Deporte de la Universidad de Granada. Disponible en internet: http://dcab.ugr.es/pages/unidad_calidad_ambiental/movilidad-ugr [consulta 15 de mayo de 2013]

desplazamientos entre el área metropolitana y la ciudad se realiza en coche (PMUS Granada, 2013). **De cada 5 coches que circulan por la ciudad, 4 provienen o van hacia el área metropolitana**. Este territorio está integrado por numerosos municipios residenciales, dieciséis están situados en un terreno llano a menos de 9 Km hacia el sur, oeste y norte del centro de la ciudad. Estas características ofrecen un escenario muy favorable para sustituir los elevados desplazamientos motorizados por la bicicleta. Es en este área donde se encuentra el verdadero problema de la movilidad en Granada y, por tanto, donde deberían concentrarse las infraestructuras ciclistas del Plan Andaluz de la Bici.

Los 35 Km de vías ciclistas urbanas (carril bici y acera bici) previstas para la ciudad de Granada a través del PMUS (2013) con un coste de 9 millones de euros financiados hasta el 75 por ciento por la Consejría de Fomento con el Plan Andaluz de la Bici son completamente innecesarios:

1. Esta inversión no va a reducir los desplazamientos en coche ya que no incide en la situación del área metropolitana, donde se encuentra el verdadero origen del problema.

2. No existen accidentes graves de ciclistas urbanos en la calzada que justifiquen la construcción de carriles bici en la ciudad.

3. No es sostenible duplicar innecesariamente las infraestructuras viales urbanas.

4. La ciudad de Granada no tiene una estructura urbana que admita la introducción de vías específicas para la bicicleta en condiciones de seguridad y calidad. Los actuales 20 Km de carril bici urbano, que costaron 5 millones de euros, no sirven para utilizar la bicicleta como medio de transporte efectivo (solo el 5,6% de los ciclistas cotidianos lo utilizan -PMUS Granada, 2013- y ha provocado accidentes graves -GRANADA HOY, 12 sept. 2012[13]-): ocupan las aceras; son estrechos (1.2m por sentido); no tienen distancias laterales de seguridad respecto al mobiliario urbano, peatones y otros vehículos; invaden zonas de aglomeración y seguridad peatonal; tienen giros bruscos y trayectos tortuosos; el mobiliario urbano reduce el ángulo de visión; cuentan con cruces peligrosos; etc[14].

5. Por último, además de ocupar aceras, incita a los nuevos ciclistas a seguir su itinerario por ellas al tomar un trayecto distinto al marcado por el carril bici[15]. Todo ello **genera un conflicto y un agravio para la cultura peatonal de esta ciudad que debe ser evitado**.

Por ejemplo, la ciudad de Vitoria (pionera en España con la promoción de la bicicleta basada en el carril bici urbano) ha obtenido como resultado que el 68%[16] de los ciclistas utilizan habitualmente la acera para desplazarse en bici (incluso en calles con tráfico calmado). Tras estos datos, el ayuntamiento de esa ciudad se ha visto en la obligación de rectificar y reorientar su política de promoción ciclista hacia la calzada: ha calmado el tráfico y ha reintroducido las infraestructuras

13 GRANADA HOY, 12 septiembre de 2013. Disponible en internet: http://www.granadahoy.com/article/granada/1350563/vehiculo/arrolla/dos/ciclistas/causandoles/heridas/graves.html [consulta: 20 septiembre 2012]

14 BICIESCUELA GRANADA, *Anomalías, molestias y peligros del carril-bici y la acera-bici en Granada*. Septiembre 2010. Disponible en internet: http://es.scribd.com/doc/37571952/Anomalias-molestias-y-peligros-de-la-acera-bici-y-el-carril-bici-urbano-de-Granada [consulta: 15 mayo de 2013]

15 ALFONSO SANZ, "Viandantes y ciclistas atravesando la cortina de humo verde" en *Ingeniería y territorio*, nº. 86, 2009 , págs. 50-57

16 G. Rondinella y B. Muñoz López, *Movilidad de los vitorianos y su relación con la bicicleta*.TRANSyT - Centro de Investigación del Transporte Universidad Politécnica de Madrid para el Ayuntamiento de Vitoria. Disponible en internet: http://transbici.files.wordpress.com/2012/10/3_movilidad-de-los-vitorianos-y-su-relacic3b3n-con-la-bicicleta.pdf [Consulta: 23 de mayo de 2013]

ciclistas en el centro del carril de las calzadas[17] e imparte formación para que niños y adultos conduzcan la bicicleta por la calzada con autonomía y seguridad[18].

Por otro lado, en cuanto a los sistemas de préstamo de bicicletas, éstos fueron instalados en la Universidad de Granada y en los municipios de Maracena y Armilla. Sin embargo, no los usa nadie. La verdad es que por su coste anual[19] se podría regalar una bicicleta a cada vecino. En su lugar, el Hospital Universitario Virgen de las Nieves de Granada mediante su Plan de Movilidad[20] apostó por la bicicleta privada mediante la instalación de jaulas contra el robo, el vandalismo y la intemperie para el aparcamiento de bicicletas. Además, ofertaron cursos de conducción segura de la bicicleta por la calzada para sus trabajadores. En pocos meses han conseguido que el 5% de su personal se desplace en bici al trabajo.

Por todos los motivos expuestos, nuestras propuestas para el Plan Andaluz de la Bici en Granada y su área metropolitana son las siguientes:

1. Adecuación y **señalización de los caminos rurales** de tierra que conectan los municipios del cinturón y la capital del área metropolitana. (VER ANEXO I).

2. Mejora de la accesibilidad ciclista, mediante la **ampliación de los arcenes** y la creación de nuevos arcenes-bici, en las vías interurbanas con tráfico intenso del área metropolitana (VER ANEXO I).

3. En el ámbito urbano la bicicleta debe mantener su **integración en la calzada**. No hay espacio físico en las calles de Granada para introducir vías ciclistas segregadas con un mínimo de calidad, comodidad y seguridad. Apostamos por la ciudad 30Km/h con prioridad ciclista en las calles de un solo carril y de un carril por sentido, así como por la señalización del carril derecho como preferente para ciclistas en las calles con varios carriles en el mismo sentido.

4. Implantación del **método de formación ciclista Bikeability**[21]. Cursos de conducción segura y autónoma de la bicicleta por la calzada para adultos y alumnado de primaria y secundaria. Subvenciones para que sean impartidos por ayuntamientos, colegios, institutos de secundaria, centros de trabajo e instituciones públicas (universidad, hospitales, etc.).

5. Instalación de **aparcamientos para bicicletas seguros contra el robo**, el vandalismo y la intemperie en edificios públicos y privados (VER ANEXO II).

6. Accesibilidad para transportar bicicletas en el metro, en los autobuses urbanos y metropolitanos y mejorar la existente en los trenes de cercanías.

---

17 Noticias de Álava, 10 de enero de 2013. Disponible en internet: http://www.noticiasdealava.com/2013/01/10/vecinos/vitoria-gasteiz/las-zonas-30-preparan-la-ciudad-para-bajar-las-bicicletas-de-las-aceras [consulta 23 de mayo de 2013]

18 Noticias de Álava, 23 de mayo de 2013. Disponible en internet: http://www.noticiasdealava.com/2013/05/23/sociedad/nuestra-idea-es-que-los-ninos-sigan-utilizando-la-bicicleta-cuando-llegue-la-edad-de-comprar-un-coche [consulta 23 de mayo de 2013]

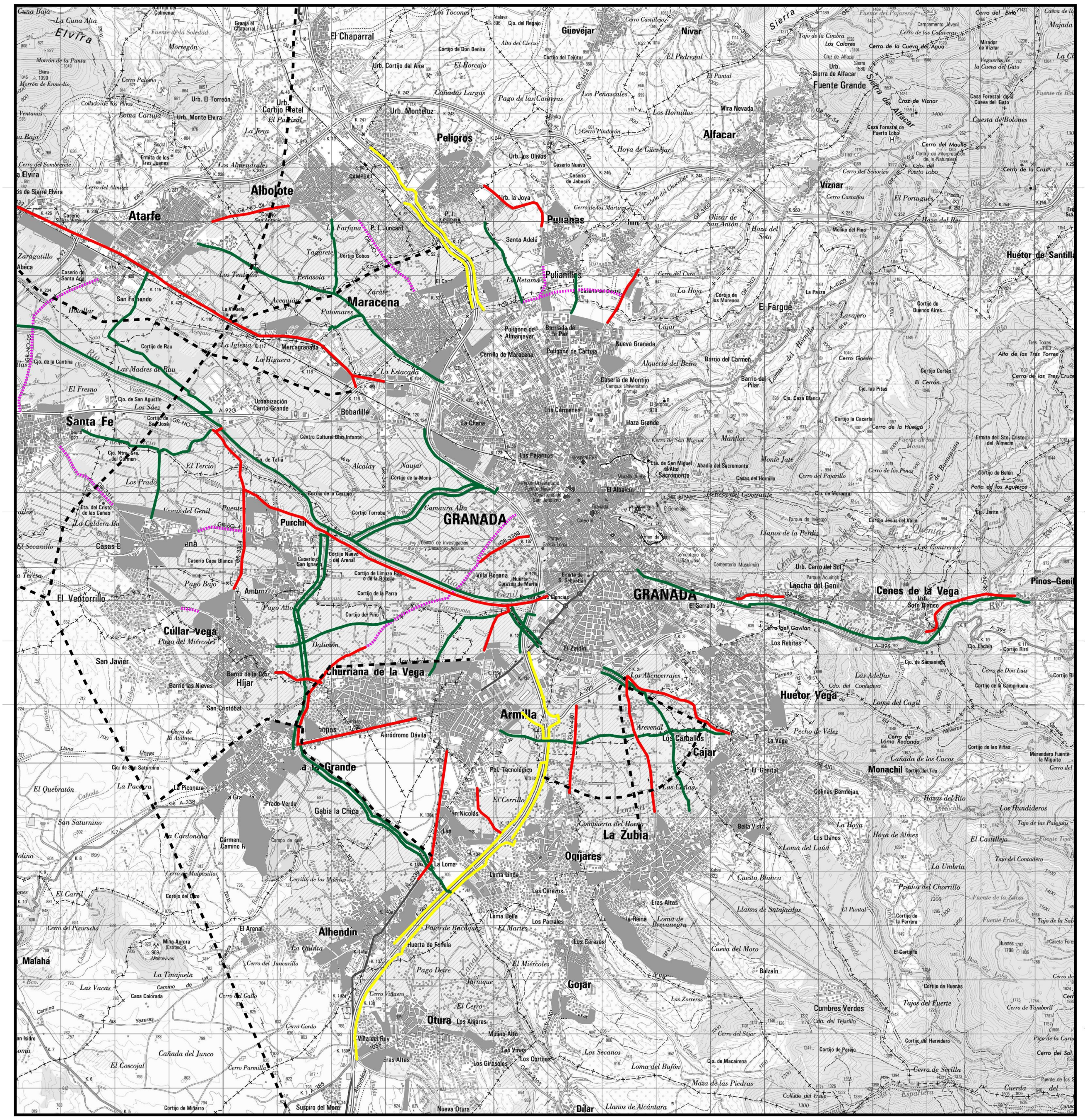
19 España. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). *Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España.* Capítulo 9 "¿Cuánto nos va a costar?". Páginas 95 a 98. Madrid, noviembre 2007. Disponible en internet: http://www.idae.es/index.php/mod.documentos/mem.descarga?file=/documentos_Guia_Bicicletas_8367007d.pdf [consulta: 21 junio 2012]

20 Plan de Movilidad y Transporte del Hospital Universitario Virgen de las Nieves (Granada). Diponible en internet: http://www.hvn.es/varios/planes/transporte_limpio/index.php [consulta 13 mayo de 2013]

21 http://www.dft.gov.uk/bikeability/

ANEXO I:

MAPA DE ACCESIBILIDAD CICLISTA EN EL ÁREA METROPOLITANA



VÍAS URBANAS: LA BICICLETA UN VEHÍCULO MÁS INTEGRADO EN LA CALZADA

CONSTRUIR O AMPLIAR ARCÉN

VÍA CICLISTA DE DOBLE SENTIDO DE CIRCULACIÓN A RECONVERTIR EN ARCÉN

CAMINOS RURALES Y FLUVIALES

VÍAS DE SERVICIO

NUEVAS CARRETERAS PREVISTAS EN EL POTAUG

ANEXO II

APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS SEGUROS CONTRA EL ROBO, EL VANDALISMO Y LA INTEMPERIE

Hospital Universitario Virgen de las Nieves de Granada